Autonoom vervoer: hoe ver staan we van de toekomst?

Nieuws dinsdag 25 augustus 2026

Bij velen zal dit onderwerp meteen een reactie van ongeloof uitlokken. Zij denken dat het nog lang zal duren voordat autonoom vervoer werkelijkheid wordt. De Lijn krijgt vandaag immers zelfs de kleinere problemen nog niet opgelost, laat staan dat we binnenkort zouden overschakelen op zelfrijdende shuttles of bussen. Maar het is dichterbij dan je denkt.

We staan in onze gedachten nog ver af van deze technologie, zeker in onze vakbond, maar eigenlijk ook in de volledige maatschappij. Europa staat vandaag bovendien niet bekend als de grote pionier op het vlak van autonome mobiliteit. Toch wordt met veel aandacht gekeken naar de ontwikkelingen in andere werelddelen. Ook in Vlaanderen werd onlangs een kader gecreëerd waardoor onder meer de technologie van Tesla toestemming kreeg om autonoom op onze wegen te rijden.

Het verhaal begint eigenlijk al veel eerder, namelijk bij de eerste proefprojecten waarmee De Lijn al geruime tijd experimenteert. Eerst gebeurde dat in volledig afgesloten omgevingen en daarna stap voor stap in een echte stedelijke context. Sommige projecten waren succesvoller dan andere, maar het leerproces erachter is altijd van cruciaal belang geweest.

De decreet- en wetgevers zijn op alle niveaus al volop met dit onderwerp bezig. Dit alleen al toont aan dat de technologie minder veraf is dan sommigen onder ons denken. Zo wordt er op Europees niveau gewerkt aan wetgeving om autonoom vervoer mogelijk te maken en om grensoverschrijdend autonoom vervoer tussen de lidstaten te regelen. Dat is noodzakelijk, omdat niet alle lidstaten dezelfde snelheid aanhouden in deze ontwikkeling.

Wie heeft de touwtjes in handen?

Europa loopt vandaag achterop, maar wil nu versnellen om niet volledig uit de markt te worden gedrukt. Deze evolutie kunnen we niet zomaar aan ons laten voorbijgaan. Tegelijk kiest Europa voor een bedachtzamere aanpak. Er wordt niet gekozen voor een absolute vrijheid waarbij bedrijven zonder duidelijke regelgeving hun gang kunnen gaan. Onze veiligheid, maar ook de veiligheid van onze gegevens, wordt in tijden van geopolitieke spanningen steeds belangrijker. We willen niet afhankelijk worden van andere landen. Europa wil zelf de controle behouden en dat is meer dan terecht. De verhalen over Chinese elektrische bussen met een mogelijke ‘kill switch’, die vanop afstand zou kunnen worden geactiveerd, zitten bij velen nog vers in het geheugen.

Autonome voertuigen verzamelen enorme hoeveelheden informatie over hun omgeving en over de bewegingen van mensen. Het is dan ook essentieel dat die gegevens niet in verkeerde handen terechtkomen. Er moet dus nog heel wat worden gereguleerd. Maar zodra dat regelgevend kader er is en bedrijven weten waarbinnen ze in Europa kunnen opereren, zal de technologie bijzonder snel kunnen worden uitgerold. Zij bestaat immers vandaag al.

Wat is al mogelijk?

Kijken we wereldwijd naar de stand van zaken, dan staat deze technologie vandaag al bijzonder ver. Gebeuren er nog fouten? Absoluut. Maar die verzinken in het niets wanneer we de honderden miljoenen autonome kilometers die dagelijks wereldwijd worden afgelegd in aanmerking nemen.

Om een idee te geven: Waymo, een van de grootste aanbieders van robotaxi's in de Verenigde Staten, vervoert wekelijks meer dan 450.000 reizigers. Dagelijks rijden duizenden autonome taxi's rond in verschillende steden. En Waymo is zeker niet de enige speler.

Deze voertuigen rijden in complexe stedelijke omgevingen, tussen voetgangers, fietsers, kruispunten en drukke pleinen. Ze halen fietsers veilig in wanneer dat mogelijk is en kunnen anticiperen op aankomend verkeer. Ze maken voortdurend inschattingen over wat veilig en haalbaar is.

Hoe zit het dan met onze Europese steden? Dat is een terechte vraag. Amerikaanse steden zijn immers niet te vergelijken met de historische en vaak veel complexere stadscentra in Europa. Nauwere straten, meer hindernissen en een grotere verkeersdrukte maken de uitdaging groter.

Hoe ver staat De Lijn?

Net daarom leert het proefproject van De Lijn in Leuven ons zoveel. Wie al eens met de autonome shuttle heeft meegereden, zal hebben vastgesteld dat deze voertuigen zich opvallend goed door het stadscentrum bewegen. Ondanks de vele hindernissen rijden ze elke dag beter. Ze leren dus bijzonder snel bij.

Als het van De Lijn afhangt, zal dat leerproces de komende jaren alleen maar versnellen. De verlenging van het project in Leuven is inmiddels goedgekeurd, waardoor men daar verder ervaring kan opdoen.

Daar stopt het niet. Tijdens een recente vergadering van de raad van bestuur werd gevraagd een marktonderzoek op te starten voor de aankoop van bijkomende autonome voertuigen. Men wil dus duidelijk opschalen, niet alleen in aantal voertuigen, maar ook in verschillende toepassingen.

Zo wordt onderzocht of de ring-bus in Leuven autonoom kan rijden. Daarnaast kijkt men naar de haven van Antwerpen, waar autonome shuttles havenarbeiders zouden kunnen vervoeren. Er zou bovendien nog een landelijk project worden opgestart voor vervoer op maat.

De ACOD is waakzaam

De wil is aanwezig en de kennis groeit elke dag. Voor De Lijn ligt de grootste uitdaging momenteel bij de financiering. Er zijn immers zeer grote investeringen nodig om deze technologie verder uit te rollen. De vraag is of Vlaanderen bereid zal zijn daarin mee te investeren. Dat de ambities hoog liggen, blijkt alleszins uit de toekomstplannen van De Lijn. Daarin wordt gesteld dat vanaf 2030 vrijwel uitsluitend nog autonome voertuigen zouden worden aangekocht. Daarmee wordt klaar de richting aangegeven.

In die context zijn wij verplicht onze leden correct te informeren en duidelijke standpunten in te nemen. Wanneer we de technologische evoluties zien en de vooruitzichten analyseren, kunnen we niet anders dan

onze plaats opeisen in dit maatschappelijke debat. Want niet alles gaat over technologie of de vraag wie de gegevens beheert. Onze sector draait in de eerste plaats om mensen. Waar zullen de werknemers van morgen terechtkomen? Onder welke arbeidsvoorwaarden zullen zij werken? Hoe begeleiden we deze transitie opdat werkzekerheid en kwalitatieve jobs binnen onze sector behouden blijven? Op die vragen moeten we vandaag al antwoorden zoeken.

Wie rijdt met de bus?

Het verhaal van een voertuig dat op afstand wordt bestuurd door een medewerker in een lagelonenland is helaas geen fictie meer. Onze bevriende vakbond in het Verenigd Koninkrijk werd daarmee onlangs geconfronteerd. Een robotaxi werd er tijdelijk vanop afstand bestuurd door een operator in India. Dat roept heel wat vragen op. Wat met de arbeidsvoorwaarden? Wat met de loonvoorwaarden? Hoe zit het met de opleiding? Wie draagt de verantwoordelijkheid wanneer zich een ongeval voordoet?

Deze technologie tegenhouden is wellicht niet haalbaar en misschien zelfs niet wenselijk. Maar we moeten wel het debat voeren over de manier waarop ze wordt ingevoerd. Gelukkig staan we daarin niet alleen. Ook langs werkgeverszijde op Europees niveau leeft de overtuiging dat menselijk contact met reizigers essentieel blijft. Openbaarvervoermaatschappijen beschouwen zichzelf nog steeds als dienstverleners en willen die rol blijven opnemen. Een volledig autonoom systeem zonder menselijke aanwezigheid beschouwen zij niet als wenselijk.

Kapers op de kust

Toch deelt niet iedereen die visie. Private investeerders kijken vooral naar deregulering en winstmaximalisatie door het terugdringen van arbeidskrachten. Dat dreigt te leiden tot een samenleving waarin enkel wie kan betalen of mee kan met de technologie, profiteert van deze evolutie, terwijl anderen uit de boot vallen. Ook de automobielsector wil zijn graantje meepikken door zoveel mogelijk privéwagens te blijven produceren, ook al zijn die autonoom. Nochtans zou autonoom vervoer net kunnen leiden tot een maatschappij waarin privébezit van auto's minder belangrijk wordt.

Welke mobiliteit willen we?

Dit maatschappelijk debat zullen we de komende jaren moeten voeren. Willen we onze steden en snelwegen blijven vullen met auto's, ook al rijden die autonoom? Of kiezen we voor een andere visie op mobiliteit? Deze transitie kan een enorme impact hebben. Afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt, kunnen we evolueren naar een volledig andere manier van verplaatsen: duurzamer, efficiënter en inclusiever dan ooit tevoren.

De toekomst zal uitwijzen welke richting we uitgaan. Een ding staat voor ons vast: winstmaximalisatie mag nooit de enige drijfveer zijn. Hoe sneller wij onze standpunten bepalen, hoe sneller we mee richting kunnen geven aan het debat over de toekomst van onze sector op Vlaams, Belgisch en Europees niveau. Niet deelnemen aan die discussie betekent jezelf op voorhand buitenspel zetten. Dat is voor ons geen optie.

Stan Reusen